Interview med sejler og kapsejladsformand Tom Fink i hans skiv' 'DANA' – i hård blæst en regnfuld vinterdag d. 11. februar 2020

Af Jan Hovald Petersen

Tom Fink og undertegnede deler en fælles interesse for gamle skibe, d.v.s. træskibe, skønt vi begge ved at de kræver en del af hårdt arbejde at holde ved lige.

Men træ er godt, ser smukt ud – og træskibe er konstrueret sådan, at man kan forstå dem – altså forstå, hvordan de er bygget op m.m. næsten i alle detaljer. De er ikke industriprodukter som moderne både, der oftest er støbt i en form og nærmest er støbt på samlebånd i en fabrik.

Nej, træskibe er opbygget stykke for stykke, planke for planke, bord efter bord, - på et skelet af køl og spanter m.m. Og skibe af træ har en historie, der ofte er værd at bevare. Tænk på gamle skibe, du kender – gamle lystbåde lavet af det fineste træ – og tænk på gamle erhvervsskibe for søtransport og for fiskeri. Hvordan ville man ikke føle for de gamle skibe, hvis man var blevet sømand på de gamle (skibe), som bl.a. i min familie. Vi har saltvand i blodet i Danmark, især når man ser tilbage i tiden, hvor alle skibe var lavet af træ. Det er godt nok længe siden, men der er overlevende træskibe fra den tid – bl.a. Tom Finks skib, en gammel jagt rundgattet kutter.

Så vi kan ikke undgå at drage det gamle perspektiv med træbåde frem i lyset. Læs interviewet med Tom Fink – og få endnu en glæde ved at se træskibe –

JHP: Hej Tom. Før vi starter: Lad os høre dit fulde navn:

Tom Fink: Tom Brogaard Fink, j'eg bor på Bro 1 i mit skib, "DANA",

JHP: Det er et markant skib!

TF: Det er en rundgattet kutter, helt præcis en fiske kutter fra Bagenkop, den er bygget i Langør på Lolland i 1932. Den har faktisk været fiskekutter helt op i vore dage, for Toldvæsenet har stemplet at skibet er aktivt i 1980. Sejlende fra Bagenkop. Den

har altid været i Bagenkop indtil den er kommet på bedding i 80-erne.

JHP: Du skal lige nævne, at det er rigtigt dårligt vejr udenfor.

TF: Det regner og blæser. Solen har skinnet – det blæser 8 m/s og regner. Og den gamle 'Dana' udgør en lun hule.

JHP: Du må ikke glemme. at i dag havde vi tordenvejr for ca. 1 time siden. Vi var 4 mand høj på vej ud af klubhuset, vi var enige om det.

TF: Tordenvejr, hvor vildt.

Træ og gamle skibe

TF: "DANA" er bygget som fiskefartøj med gaffelsejl og motor. Kun 1 mast og bovspryd. Den hedder rigtigt udtrykt: En jagtrigget kutter. Rundgattet kutter for klædningen i lønningen er føjet rundt i agterskibet. Men så blev den købt af et kollektiv, der satte den i stand til lystsejlads, f.eks. det her køkken og pantry, med gas og komfur (flaskegas). Der kom en lidt større dieselmotor i. Vistnok fra en bus. Et ægtepar - Jørgen og hans kone i Kolding havde skibet en del år. I 2017 satte de den til salg.

Jeg spurgte Jørgen, hvorfor han dog ville sælge dette dejlige skib, han var da 82, - han svarede: "Det kneb med at løbe stærkt nok!" Nu ved jeg hvad det betyder, da der jo er ret meget arbejde forbundet med at holde skibet. Og det første jeg gjorde var at tage det på land, for jeg havde jo ikke set det i bunden før jeg købte det.

JHP: Er det lærk på eg?

TF: Det er fyr på eg. De bord, som er skiftet gennem tiden er skiftet til lærketræ. Heldigvis kunne jeg se at det så godt ud, da jeg kom i bund med den. Kølen tror jeg er bøg – og den har ikke for meget køl, når vi går lidt på skæring, så går det lidt meget sidelæns'.

JHP: Men den har været sejlbåd hele tiden?

TF: Ja, det har den. Den har jo sejlet derhen hvor vinden blæste. Dengang var der jo fisk nok.

JHP: Du får den så på land og sætter den i stand?

TF: Ja, der var bare malet ovenpå flere gange. Den fik Gori 22 som træbeskyttelse og så malinger ovenpå. "Dana" købte jeg i 2017, - det er jo ikke så længe siden. Jeg talte om at købe gammelt skib nogle år inden jeg gjorde det. Min gamle far sagde: Åh, det er jo lige penge ud ad lommen!

JHP: Du har jo ikke nogen indtægter ved skibet?. Du sejler ikke med lystfiskere – eller tager ud for at se hvaler, eller ?

TF: Nej. Der kommer kun udgifter hele tiden. Men oplevelserne, det er jo dem man skal leve af.

Navnet **Jagt** er gammelt og ifølge flere opslag af hollandsk oprindelse og en betegnelse for små hurtigtsejlende skibe af varierende type. Skibsentusiasten svenskeren Bjørn Landström skriver i sin bog ' Skibet', at i 1600 tallet var en Jacht, et enmasted såkaldt 'Statenjacht', der brugtes til rekognoserings- og som depechefartøj – og desuden som transportmiddel for betydende personer.

Byen Amsterdam forærede i 1660 en moderne letsejlelig hollandsk jacht til den engelske konge, der efterfølgende lod bygge en hel flåde af sådanne skibe. Og det er så blandt disse skibe, der arrangeres de første kapsejladser og det introducerer hermed begrebet *Yachting'.*

Dansk Jagt til bl.a. fragt og fiskeri – meget brugt i 1800 og 1900 tallene op til vor tid

JHP: Din egen sejlerkarriere? Hvad har du af baggrund o.s.v.?

TF: Den starter ved at jeg som barn tidligt blev taget med ud at sejle. (først Kragejolle så Optimistjolle). Ret hurtigt at sejle Optimist i juniorafdelingen i Nykøbing Sjælland. Fædre dengang ved du, gad ikke rigtigt at lege. Nogle gad, men min far synes at det gav mening at vi sammen byggede en Optimistjolle. Jeg købte tegningerne. Dengang har jeg været 10 år.

Jeg fik jo en Kragejolle i fødselsdagsgave da jeg var 9 år. Den var 'plim-rådden'. Vi skiftede køl og inderkøl, 2 kølbord – lavede et nyt ringdæk o.s.v. Den havde en slags latinersejl. Lidt som Lynæsjollerne. Der var selvfølgelig ikke ret meget jeg kunne gøre som 9 årig.

Men min far sagde: "Kan du ikke gå ud i skoven og finde en ege-kæp, der har form som en god rorpind?" Og det gjorde jeg så. Jeg har noget af den tilbage som sådant et trofæ' – da den lille kragejolle blev taget af en storm og slået til pindebrænde (20 år senere) – og rorpinden overlevede delvist -.

En anden del, jeg gemte var råholten – det øverste bord om agter – for jeg gik på biblioteket dengang for at finde gotiske bogstaver for den skulle hedde: ""DEN LILLE ANNE"", skåret i træet og forgyldt (kun maling)! Det var så en del af den årlige vedligeholdelse.

JHP: Så fik din far den tanke med at bygge en Optimist i træ ?.

TF: Så byggede vi den i løbet af en vinter. 6 mm vandfast krydsfiner, fyrretræslister mange steder. Mast 43 mm rundstok m.m. Jeg husker mange af målene.

JHP: Så det er jo en del af udviklingen, i dag glasfiber og alu-mast o.s.v.

En industriel udvikling

TF: Altså, der sker det, at de naturlige materialer, de bliver langsomt industrialiseret, så bevæger man sig væk fra et 'håndterings- og håndværkerområde', hvor almindelige mennesker med almindeligt værktøj sådan lige kan reparere eller vedligeholde – eller bygge! Man

får en distance til materialet. Det er sådan mere – køb og smid væk agtigt.

JHP: Man markedsfører også glasfiber-løsningen som noget, der kan holde evigt. Og vi erkender, at det kan det jo slet ikke, men kan holde længe – og at det har mistet noget APPEL – og det kan følgende historie fra tidligere formand for sejlklubben, Søren Christensen, vise. Han ser under et interview med mig en større engelsk træbåd på et foto – en båd fra 'Sparkman and Stephens' ligge smukt i bølgerne for et kryds og med skumsprøjt for boven og fyldte sejl – en rigtig mahogny-på-eg sejlbåd tæt på ca. 15 m's længde, så smuk som et møbel ! Og siger: "Sådan en båd gør mig blød om hjertet – sådan én ville jeg gerne eje!"

JHP: Og det på trods af en ganske ny glasfiber 'Bavaria 31' lå på deres havneplads. Og du kan gætte, at jeg måtte give ham ret. Der er noget smukt og stort ved sådanne skibe. Og det får mig til at nævne, at flere af mine sejlervenner tilbage i Piratjolletiden sagde: "Jeg skal lige tage 'flyglet' op !" Det understreger oplevelsen. Så smuk som en klarlakeret båd kan være. Og der er således noget vi har mistet.

TF: Der er kommet en del teaktræ til, men ikke med samme finesser. Man kan godt mærke at det er lækkert at bevæge sig på et teakdæk. Det er også lækkert at gå på dette dæk af fyrretræ. Det er 1½ tomme tykt. Det er så kalfatret med værk og med flydende beg hældt i efterfølgende. Men jeg har altid opfattet som det muliges kunst for beg bliver hårdt med tiden. Jeg har efterkalfatret, men også brugt moderne tag-fugemasse. Det er jo også et bitumen produkt og det giver godt nok (lidt) snavs på dækket.

På skibssiden har jeg bl.a. brugt en akryl fugemasse, så jeg prøver også nye materialer.

JHP: Der kom en gang i 60-erne hele sammenlimede mahogny træbåde som Knarr og Drage i blanklakeret udgave, - og også Piraten, som jeg har en af, men det var og er ikke let at holde de store træ-bevægelser fra tør til fugtigt på plads – det slog igennem langs dækket. Men så kom plastic o.s.v. Som du oplever det er gamle skibe noget med fugning og at skibet skal ligge i vandet ' nærmest hele tiden'.

TF: Jeg vil godt vise at man kan se, at her og der er en samling – du kan se den igennem malingen. Jeg var ikke helt konsekvent med brug af linolie, tjære m.m. for det var også et spørgsmål om tid, når båden skal i vandet – bl.a. inden en tør periode sætter ind. Da jeg tog 'Dana' på land var det i en tør periode og det var en' konstant kamp med tiden'. Så når det er godt vejr så sliber og maler jeg -- synes det er hyggeligt.

JHP: Hvordan tjener du til bådens drift og vedligehold ? Du sejler ikke ud med lystfiskere eller skoleelever, der betaler for sejlturen?

TF: Jeg er pædagogmedhjælper og det er et helt lystsejladsbetonet projekt. Det er en lystbåd og bolig på samme tid.

JHP: Du har en så smuk gammel velsejlende jagt, der er meget spændende at sejle og holde i gang med store muligheder for at tiltrække unge til sejlsport – til at sejle i det hele taget. Skolerne ser efter projekter, hvor man får eleverne til at gå ud over læsning og få praktiske erfaringer – at blive mere livsduelige. Og så er du endda indenfor 'feltet - så at sige !'

TF: Jeg har tænkt over det og at det kunne være godt at have en gruppe interesserede som en del af et skoleforløb. Og det er jo al det maritime – også historie 'om danskens vej til havet' – og vores evner til at bygge skibe. Fra gamle træskibe såsom eger og vikingeskibe o.s.v. Alt det maritime.

JHP: Og jeg tænker også på vedligeholdelses projekter – måske reparation af mast og bom, tovværk – skrog i en vis udstrækning – især for de bedste til at lave træarbejde. Og til at kalfatre o.s.v. Ja, du kender nok hele rumlen, men ud af det kommer der bedre elever og mennesker. For mig har skibe altid haft den effekt på mig – og sikkert også på mange andre.

TF: Og så kunne det være spændende at lave projekter, at få sådanne unger til at sætte en jolle i stand, - og den store dag oprinder, hvor jollen kommer i vandet ! Hvor sejlet fyldes med vind og hvor man sejler. Jeg kender også skolebåde, hvor man har sådanne projekter altså med glasfiberbåde. Det har en kæmpe værdi for dem at lave sådanne projekter.

TF: Vores forkvinde i Dansk Sejlunion beskrev det så smukt, at hun i en tale sagde: "Man skal sejle for at vinde (i) Livet !" Hun udtrykte behovet for ikke at fokusere alene på kapsejlads, men at få glæde og succes med at leve – at blive god til livet.

JHP: Det har altid været en stor diskussion i DS: Bredden kontra eliten, men man kan næsten ikke samle ungdommen uden eliten – tænk på Poul Elvstrøm , Jesper Bank o.s.v At give vores nye generationer lyst på livet – at lykkes via at sejle. Men jeg synes hun har ret – vinde livet. Stærkt !

Men hvor tit har du familien med?

TF: Tit. Vi bliver mest i fjordene, i Roskilde Fjord og Isefjorden. Med min kæreste har vi sejlet til Veen, sidste sommer, for at lære skibet at kende. Så meget for sejl som muligt.

At fastholde træskibs sagen – træ forever**

JHP: Når man nu tænker på gamle skibe og dit engagement – og 'Dana'. Du er sikkert medlem af et og andet med træskibenes bevarelse?

TF: Jeg er medlem af Træskibsforeningen (DFÆL) og jeg er medlem af Holbæk gamle Bedding.

JHP: Det er den du vil bruge, hvis du skal have den op?

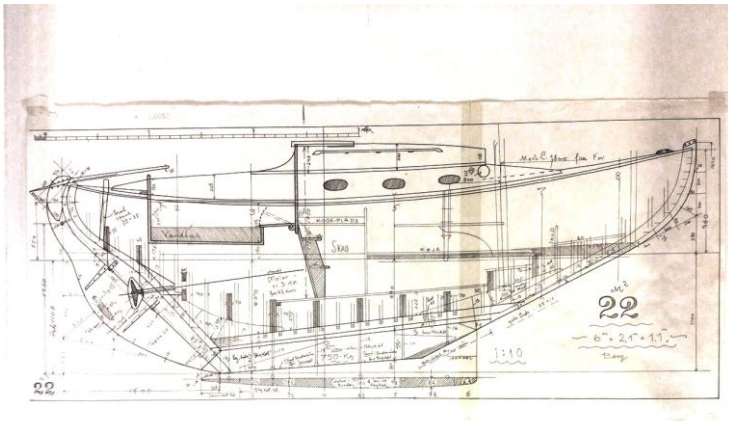
TF: Ja, jeg har brugt den her i havnen, subliften. Båden er lige lovlig tung til at de kan trække den op! De måtte have en gaffeltruck spændt for, for at få den op. Den vejer 16 tons deromkring, men af

en eller anden grund kunne de ikke trække den op! Så det gør jeg ikke igen. Den er ellers til 25 tons, men det er nok kun i vandret kørsel for den kunne ikke trække op. Den stod og fedtede i hjulene mod rampen.

Så det bliver Holbæk næste gang. Jeg har hørt meget godt om deres værksted, så det må jeg prøve – at tage en sådan værksteds aften. Være med til at reparere et eller andet, at vedligeholde og prøve det og det.

JHP: Det er jo et godt anlæg for gamle skibe. Jeg var der for nogle år siden, hvor der ellers var planlagt 'millionærboliger – store dyre karré ejedomme. Nu har man fået en havn for gamle skibe – og vedligeholdelsen. Noget helt andet.

Original snittegning af en 22 m2 Berg spidsgatter



TF: Ja, og der et godt miljø og det er godt for havnen og for byen. Det savner jeg her – jeg bliver også glad, når jeg kommer ud på Bro 1. Der er mange gode hyggelige mennesker på havnen – vi er her fordi vi har valgt at være her. Det med Lysten er nummer et – en Lystbådehavn! Herude er vi nogle træskibsfolk: Dana, Ternen og Josephine. Vi mødes ofte på broen og på skibene, hvor vi taler om vores "evighedsprojekter" og muligheden for at etablere et træskibslaug med nogle relevante faciliteter i tilknytning.

I min historie var der jo barndommen med drømmene om at sejle: Azorerne, galeaser, Kragejollen og sejl og tjære og gamle søkort. Da jeg så stifter familie, da lagde jeg kapsejlads og al det her på hylden - det var svært at nå det hele – så det fik lov at ligge i 20 – 30 år . Så vågnede drømmen trinvist igen og i Roskilde – de gamle skibe og Drivkvase og gamle Vikingeskibe og miljøet der. Jeg var nede et forår og hjælpe med at søsætte både i vandet og fik en god oplevelse.

Det var fascinerende ' At gå et Vikingeskib i Vandet' – vi sætter skulderen til mod skibssiden, nogen tager sig af rullerne og man går så fremad – måske mange personer op til 100 mand. Det er kun skuldrene der holder de tonstunge skibe. Det er en helt speciel fællesskabsfølelse.

JHP: Det må være fascinerende – det har jeg ikke oplevet, men: Jeg var i min ungdom nabo til inspiratoren og museumsmanden – og dykkeren og ingeniøren Ole Crumlin Pedersen, der blev kendt for at stå for udgravningen af vikingeskibene i Skuldelev. Senere direktør for Vikingeskibsmuseet. Han var 10 år ældre, men delte drøm med mange af os unge i området – og vi sad i samme arkeologiske udvalg i Dansk Sportsdykkerforbund, og udover at snakke meget om vikingeskibe – så kom han en dag begejstret efter et møde med Københavns ledelse og fortalte, at han havde fået borgmestrene og byledelsen overbevist om, at det ville være alle tiders projekt til fremme af bevarelsen af gamle skibe, at få Nyhavn fyldt op med bevaringsværdige gamle skuder. Og til fremme af turisme og glæden ved de gamle skibe. Han var så begejstret, at det også blev en god dag for os andre i udvalget.

Hvis man går på Træskibssammenslutningens hjemmeside kan man læse mindeord om manden, der gjorde så meget for vore historiske skibe. Og du gør din del ved at passe på 'Dana' og alt det nødvendige. Du siger du er medlem af hvilke foreninger?

TF: Træskibsforeningen, som varetager den maritime kulturarv for den lidt større type af skibe, så er jeg også medlem af DFÆL, - De Fæle'' - som er Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer.

Så det er altså der min lille spidsgatter hører til. Den deler jeg med Kåre – en Berg Spidsgatter (22 m2).. Det er meget livskvalitet-skabende at have et sådant fællesskab.

JHP: Er der noget som vi kan omtale for sejlklubbens medlemmer af vigtighed m.h.t. gamle skibe og deres bevarelse?

TF: Ja, den 9. – 12. juli til sommer. Da kommer De Fæle (DFÆL) her til havnen. Det bliver et stort træf med ældre motorbåde og sejlbåde af forskellig slags og vi forventer at fylde gæstebroen og bassinet mellem bro 4 og 5. med kulturarv. Et sejlertræf også for tilskuere. Jeg har tilbudt at være tovholder på begivenheden og lagt ferien efter det. Det bliver sikkert et tilløbsstykke for byens borgere og havnens brugere i øvrigt. Den lille spidsgatter skal møde større spidsgattere og den vil jo ikke være den eneste lille spidsgatter. Jeg ser frem til det – og jeg håber også at borgere og byen sætter pris på arrangementet. Jo, at passe på de gamle skuder og glæde sig over de er der – bevare dem for fremtiden.

JHP: Et godt sted at slutte – tak for et godt interview.

JHP

Nyhavn en sommerdag

Eksempel på en anden Jagt ,'Klitta' af Århus, oprindelig 'Castor' fragtbåd fra 1867, forlist 19 86 – nybygget i træ 1989 efter originale mål - nu spejder sejlbåd, medlem af Træskibsforeningen .